

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

3. Miejscowość

GŁOGÓW

12871

1. Nazwa

KŁADKA PIESZA NA PERONY KOLEJOWE

Stacja Kolejowa Głogów

2. Czas powstania

1935 r.; modernizacja
1. 2017-2018

4. Adres

Pl. Tysiąclecia 1
67-210 Głogów

nr ewid.działki: 142/186, 142/180, 142/131
nr księgi wieczystej :

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie

powiat głogowski

gmina Głogów

6. Współrzędne geograficzne

N: 51°66'93.40" E: 16°07'93.55"

7. Poprzednie nazwy miejscowości

Glogau, Bahnhofstraße

8. Właściciel i jego adres

PKP Linie Kolejowe S.A. w Warszawie
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, ul. Joannitów 13 50-525 Wrocław

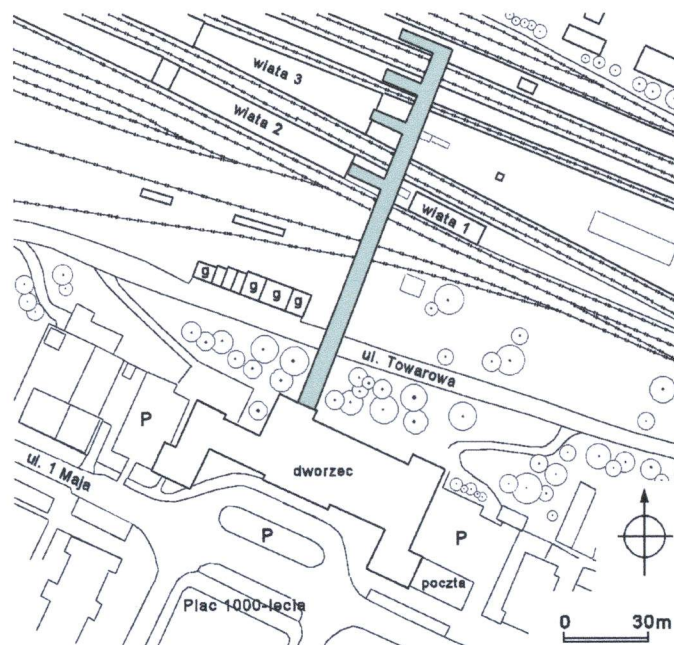
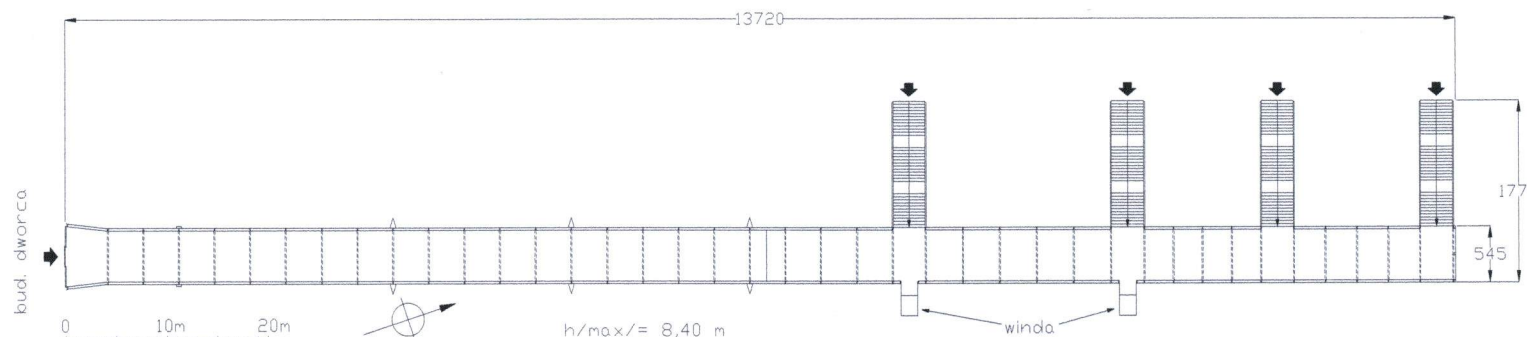
9. Użytkownik i jego adres

jw.

10. Formy ochrony

11. Materiały graficzne

1.



Inicjatorem budowy kolei w Głogowie był zasłużony dla miasta miejscowy lekarz dr Gustaw Bail. W 1843 r. założył on Głogowskie Towarzystwo Kolejowe, którego celem była budowa połączenia z główną linią kolejową Wrocław – Berlin. W trzy lata później powstała linia z Jankowej Żagańskiej, która była odnogą tego połączenia. Również wtedy powstał pierwszy budynek dworca, który spłonął w l. 90.XX w. Drugi, tzw. „stary dworzec” wzniesiono w 1857 r. Usytuowany wypowo, przetrwał do dziś w mocno zmienionej formie na peronie II. W kolejnych latach Głogów uzyskał połączenia kolejowe z Leszmem (1858), Wrocławiem i Zieloną Górą (tzw. „Nadodrzanek” - 1871) a na przełomie wieków – z Legnicą, Ścinawą, Górą i Sławą Śląską. Dzięki tym inwestycjom miasto stało się dużym węzłem kolejowym, który posiadał bezpośrednie połączenia z najważniejszymi ośrodkami wschodnich Niemiec. Z powodu niedogodności, które stwarzało wypowe położenie budynku dworcowego, już w 1908 r. podjęto decyzję o modernizacji infrastruktury kolejowej. W związku z niesprzyjającą sytuacją gospodarczą, wojną i trudnościami w uzgodnieniu stanowisk władz miejskich i kolejowych, inwestycja została zrealizowana dopiero w l. 1932-35. Postanowiono pozostawić dotychczasowe rozwiązanie dotyczące transportu towarowego, natomiast niezbędna była budowa nowego dworca pasażerskiego. Nowy obiekt zaprojektowano na poboczu torowisk, w oddaleniu od peronów. Usytuowano go powyżej opadającego ku Odrze terenu kolejowego, na poziomie drogi dojazdowej Hohenzollernstraße (dziś Al. Wolności) i głównej sieci komunikacyjnej miasta. Z powodu różnicy poziomów między budynkiem i peronami, znajdującymi się o ok. 6 m, niezbędne stało się połączenie ich z halą dworcową naziemnymi przejściami. Obiekt zaprojektował architekt i wysoki urzędnik kolejowy, Gustav Wilhelm Berlinger, który w l. 1920-37 był odpowiedzialny za przedsięwzięcia budowlane w Dyrekcji Kolei Państwowej Wschód. Modernistyczna budowla została wzniesiona w odległości ok. 500 m na pd.-zach. od poprzedniego budynku. Obiekt został oddany do użytku 10 maja 1935 r. Stacja Głogów ma 4 perony, z których dwa pierwsze są zadaszone oryginalnymi wiatami. Problem bezpiecznego przemieszczania się pasażerów między peronami i budynkiem dworcowym rozwiązano budując nadziemne kryte przejścia ze schodami na perony i windami towarowymi: piesze, łączące główną halę dworcową z wszystkimi peronami i bagażowe (rozebrane w 2018), obejmujące dwa pierwsze perony, połączone z częścią towarowo-pocztową w skrzydle wsch. korpusu dworca. Przejście piesze uzupełniają klatki schodowe prowadzące na

SYTUACJA. Głogów – miasto nad Odrą, siedziba powiatu głogowskiego i gminy wiejskiej Głogów. Tereny kolejowe Głogowa ciągną się wzdłuż pd. brzegu rzeki. Przez miasto przebiega linia kolejowa 273 – Wrocław Gł.– Szczecin Gł., tzw. „Nadodrzanek”. Główna stacja kolejowa zlokalizowana jest na pn.-zach. od starego miasta, przy placu Tysiąclecia. Rozłożysty budynek dworca frontem zwraca się w stronę wydłużonego w kierunku pn.-pd., prostokątnego placu, skrzydłami ujmując podjazd z parkingiem, oddzielony od placu ulicą 1 Maja. Za dworcem, na dużym obszarze obniżającym się ku Odrze, rozmieszczona infrastruktura kolejowa: układ torowy, zabudowania i urządzenia techniczne, gospodarcze i pomocnicze, perony kolejowe i mocno przekształcony budynek starego dworca. Tutaj także znajduje się nadziemne przejście stanowiące połączenie między dworcem i peronami.

Teren kolejowy za budynkiem dworcowym opada w stronę koryta Odry, osiągając 6 m różnicy poziomów między dworcem i peronami. W związku z oddaleniem peronów od budynku i dużą różnicą poziomów, dla usprawnienia obsługi pasażerskiej, bagażowej i pocztowej, wybudowano dwa nadziemne przejścia, które uzyskały postać zabudowanych galerii zakotwionych w murach budynku dworcowego, połączonych z odpowiednimi jego częściami. Przejścia poprowadzone prostopadle do osi podłużnej budynku, nadwieszono nad drogą przejazdową obsługującą teren stacji, ul. Towarową (d. Ladestraße). Do dzisiejszych czasów zachowało się przejście piesze, łączące wszystkie cztery perony z główną halą dworcową. Pierwotnie przejście składało się z zakrytego pomostu i czterech klatek schodowych ze schodami prowadzącymi na poszczególne perony. Przejście w trakcie renowacji i modernizacji przeprowadzonej w l. 2017-18, zaopatrzone dodatkowo w windy. W trakcie tych prac likwidacji uległa natomiast kładka do transportu bagażu, paczek i poczty, wyposażona w windy towarowe, która obejmowała dwa pierwsze perony łącząc je ze wsch., towarową częścią dworca.

MATERIAŁ. KONSTRUKCJA. TECHNIKA.

Charakterystyka. Zachowane przejście tworzy część infrastruktury dworcowej. Budowla jest konstrukcją inżynierską złożoną, stanowi rodzaj obiektu mostowego o długości ponad 137 m i szerokości 5,45 m., który umożliwia bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych po koronie kładki między halą główną dworca a peronami, niezależnie od ruchu pojazdów kolejowych i samochodowych realizowanego pod jego konstrukcją.

Konstrukcja. Konstrukcja stalowa, jej szkielet wypełniony różnymi materiałami: stal, cegła (ściany klatek schodowych), drewno (dachy), szkło (ściany kładki).

Konstrukcja kładki. Kładka wieloprzęsłowa, konstrukcja blachownicowa o gładkich środnikach, zakotwiona jednostronnie w murze budynku dworca; przeszła różnej rozpiętości; pomost z płyt stalowych na zamkniętych skrzynkowych profilach stalowych podłużnych i poprzecznych; na koronie pomostu ścianki boczne o wysokości 1 m z blachownic dwuteowych z żebrami prostymi, wzmocnionych gdzieś żebrami ukośnymi; miejsca połączeń poszczególnych modułów kładki wzmocnione stalowymi zaspawanymi „łatami”; na dwuteownikach blachownic osadzone dwuteowe więzary blachownicowe w gęstym układzie; więzary mają rozpiętość 5,45 m i wysokość ok. 1,90 m, między pionowymi belkami podpór i nieznacznie nachylonymi belkami stropowymi wzmocnienia w postaci trójkątnych pełnych wsporników; więzary osadzone w strzemionach przyspawanych na wierzchu dwuteowników ścianek bocznych i związane z nimi śrubami; przestrzenie między więzarami wypełnione stalowymi przeszklonymi przęsłami kratownicowymi, mocowanymi na śruby; wzdłuż pomostu, po obu stronach, ciągną się zewnętrzne ganki rewizyjne w postaci wąskich kładek ułożonych na wspornikach połączonych z ażurowymi balustradami.

14. Kubatura 6 740 m ³	15. Powierzchnia użytkowa 970 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne nadziemne kolejowe przejście piesze	17. Użytkowanie obecne nadziemne kolejowe przejście piesze
18. Stan zachowania <p>Obiekt zachowany w pierwotnym stanie (konstrukcja, rzut, bryła), zmodernizowany przez przystosowanie do obsługi pasażerów niepełnosprawnych, przez zamontowanie dwóch wind, których konstrukcja, wykorzystując istniejącą, nawiązuje do niej formą. Stan techniczny dobry – remont i modernizacja, przeprowadzone w l. 2017–2018. Kontrowersyjnym elementem jest jedynie wewnętrzny wystrój kolorystyczny wnętrza, odbiegający znacząco od pierwotnego.</p> <p>Niestety, wynikiem prac była także całkowita likwidacja drugiej kładki, pocztowej. Obiekt został rozebrany w marcu 2018 r.</p>		19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Obiekt jest jedynym zachowanym, z dwóch pierwotnie zaprojektowanych i wybudowanych kładek dworcowych (likwidacji uległa kładka pocztowa). Oba przejścia nadziemne stanowiły integralną część budynku dworcowego, łącząc go z peronami. Zostały zaplanowane przez projektanta, Gustawa Berringera, jako konsekwencja odsunięcia dworca od torów kolejowych i występującej między budynkiem i peronami znacznej różnicy poziomów.</p> <p>Zastosowana forma i konstrukcja metalowa szkieletowa i blachownicowa, połączona z konstrukcją drewnianą i z różnymi materiałami wypełnień stanowi wartościowe świadectwo myśli technicznej lat 30.XX w.</p> <p>Wobec likwidacji kładki pocztowej, należy bezwzględnie chronić zachowane przejście piesze i postuluje się wpisanie obiektu do rejestru zabytków województwa śląskiego, jako elementu zespołu stacji kolejowej w Głogowie.</p>	

20. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

21. Uwagi

22. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

23. Bibliografia

W. BERRINGER, Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Glogau., Ostdeutsche Bauzeitung Breslau., 2.01.1936, Jg. 34 Nr 1
J. CHUTKOWSKI, Dzieje Głogowa od czasów najdawniejszych do roku 1950, Legnica 1989
J. WOSCH, Rozwój komunikacji na Śląsku w latach 1842- 1880, Wrocław 1976.
Glogau im Wandel der Zeiten., pr. zb., Würzburg 1992
S. KRAWCZYK, Dworzec kolejowy (1)., *tenże*, Dworzec kolejowy (2)., Encyklopedia Ziemi Głogowskiej., kolejne zeszyty: nr 49, nr 50, (artykuły stanowią tłumaczenie art. Berringera z Ostdeutsche Bauzeitung)
D. CZAJA , Dworzec kolejowy w Głogowie. Od historii po czasy najnowsze, Świat Kolei 04/2018

Internet:

www.polska-org.pl; <https://www.bazakolejowa.pl>

24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

tekst PDZ ALMA 25.09.2021

plany, rysunki PDZ ALMA 25.09.2021

fotografie PDZ ALMA 25.09.2021

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisu prawa autorskiego

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

W. BERRINGER, Das neue .. ., op.cit. – fot. przedstawiające kładkę przejścia pieszego i kładkę towarową, plan sytuacyjny stacji
D. CZAJA , Dworzec.. ., op.cit. – mat. fot. archiwalny i współczesny
www.polska-org.pl, www.fotopolska.eu – fot. arch. i współczesne

26. Załączniki

- * wkładka nr 1: cd. opisu; spis fotografii, zdjęcia
- * wkładka nr 2: zdjęcia
- * wkładka nr 3: zdjęcia, archiwalia, orientacja

1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres KŁADKA PIESZA NA PERONY KOLEJOWE pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość wkładki cd. opisu
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

Pomost. Konstrukcja płytowa; w trakcie ostatniego remontu chodnik pokryty współczesną wykładziną przemysłową. Przejście na pomost oddzielone od hali dworcowej trzema parami współczesnych automatycznych rozsuwanych drzwi 2-skrzydłowych, które zastąpiły pierwotne trzy przejścia, rozdzielone budkami kontrolerów biletowych.

Zadaszenie. Konstrukcja stalowo-drewniana – konstrukcja dachu zespolona z konstrukcją ścian, tworzą ją dźwigary blachownicowe, na których w partii zadaszenia ułożonych siedem drewnianych płatwi, połączonych z dźwigarami za pomocą śrub; na płatwiach drewniane deskowanie z poszyciem dachowym z papy; przy wejściach na klatki schodowe konstrukcja dachu wzmocniona ukośnymi belkami w płaszczyźnie połaci. W trakcie ostatniego remontu usunięto wtórny strop panelowy.

Podpory. Pomost kładki oparty na dwóch rodzajach dwuteowych podpór blachownicowych; cztery pierwsze podpory, usytuowane bliżej budynku dworca, nad torami – dwusłupowe, połączone w kwadratowe ramy dźwigarami dolnym i górnym, posadowione na betonowych fundamentach, podtrzymują pomost za pośrednictwem stalowych łożysk punktowo-stycznych; cztery podpory peronowe – czterosłupowe, połączone górą ramą z dźwigarów; między ramą i płytą kładki stalowe łożyska wałkowe.

Klatki schodowe. Na każdym peronie, po stronie zach. kładki wzniesiono obudowane z trzech stron i zadaszone klatki schodowe; klatki w konstrukcji szkieletowej metalowej, ukształtowane uskokowo; *ściany* na tynkowanym cokole, szkielet z profili metalowych zamkniętych, wypełnienie z cegły pełnej w wątku wozówkowym, górne części uskoków ze szkieletem kratownicowym z płaskowników i kątowników, przeszklone; klatki trzyczłonowe, ich ściany zmniejszają uskokowo wysokość, zgodnie z rytmem spoczników schodowych; *schody* trzybiegowe proste ze spocznikami, betonowe, przy ścianach drewniane poręcze; pod schodami znalazły miejsce małe pomieszczenia służbowe i techniczne, dostępne od strony wsch.; daszki o drewnianej konstrukcji, dwuspadowe o małym kącie nachylenia połaci, oparte na pełnych drewnianych więzarach ułożonych na metalowej ramie wieńczącej ściany; pokrycie papowe na deskowaniu drewnianym.

Windy. W trakcie modernizacji kładki a w l. 2017-18, środkowe perony zostały wyposażone w windy; stalowe, przeszklone szyby wind, o formie prostopadłościennych smukłych wież, zostały wybudowane przy wykorzystaniu konstrukcji podpór kładki.

Instalacje. Przejście wyposażone elektryczną instalację oświetleniową.

cd. historii:

perony. W trakcie ostatniej modernizacji (l. 2017-18) przejście zostało dodatkowo wyposażone w dwie windy osobowe. W czasie II wojny światowej budynek dworca z kładkami, windami i schodami peronowymi został zniszczony w 40%. W l. 2012–2013 r. przeprowadzono remont budynku dworcowego, przywracając mu pierwotną formę. W 2017 r. zapoczątkowano remont kładek i peronów. Renowacji poddano przejście pieszkie, odkrywając konstrukcję dachu, wcześniej zakrytą panelowym stropem. Istotnym elementem modernizacji było zamontowanie dwóch wind, usytuowanych symetrycznie do klatek schodowych, od strony wsch. Wynikiem prac była także likwidacja kładki bagażowej w marcu 2018 r.

SPIS ILUSTRACJI

1. Kładka pieszego przejścia na perony – widok od pn.-wsch.
2. Pn. fragment kładki z windami i podporami.
3. Przęsło kładki od zach.
4. Fragment kładki – widok od zach.
5. Podpory i pomost.
6. Klatka schodowa od pn.
7. Wnętrze klatki schodowej.
8. Kładka, wnętrze – widok w stronę hali dworcowej z drzwiami przejścia.
9. Wnętrze kładki.
10. Wzmocnienie łączów modułów.
11. Konstrukcja dachu.
12. Wejście do windy.
13. Kładka pieszka, fragment – fot. arch. z 1935 r. [źr.: polska-org.pl]
14. Rozebrana kładka pocztowa, fragment – fot. arch. z 1935 r. [źr.: polska-org.pl]
15. Przejście między halą dworca i kładką – fot. arch. z 1935 r. [źr.: polska-org.pl]
16. Plan sytuacyjny dworca kolejowego z zaznaczonymi kładkami [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ...]
17. Fragment planu Głogowa z 1940 r., z widoczną stacją [źr.: <http://lgrek.amzp.pl/11764269>]

2.



3.



4.



5.



1. Miejscowość	Głogów
2. Gmina	Głogów
3. Powiat	głogowski
4. Województwo	dolnośląskie

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

KŁADKA PIESZA NA PERONY KOLEJOWE

pl. Tysiąclecia 1

6. Zawartość załącznika

zdjęcia

6.



7.



8.



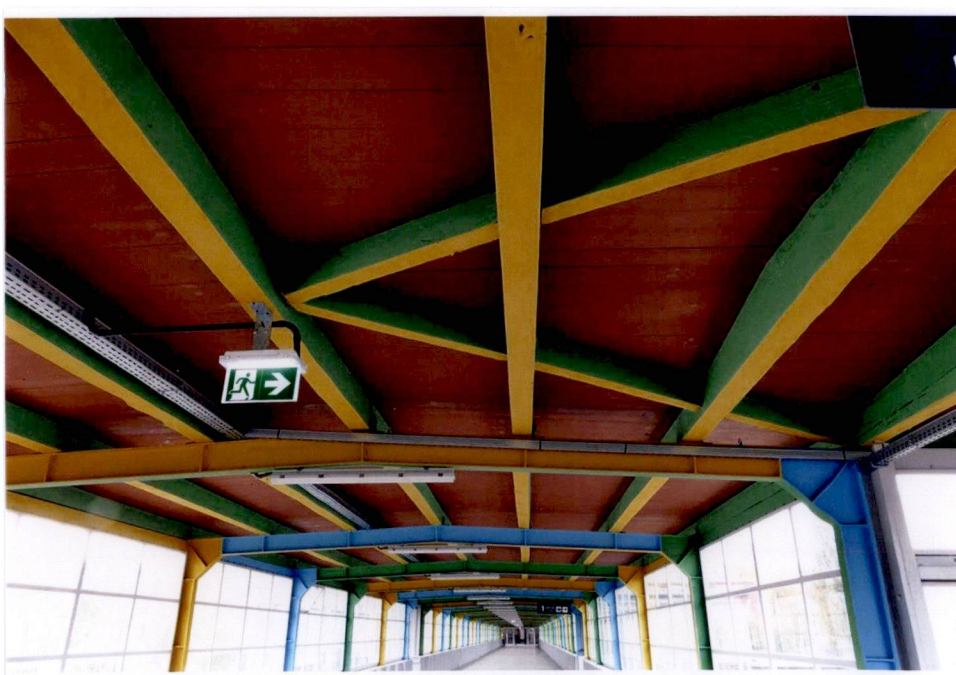
9.



10.



11.



1. Miejscowość	Głogów
2. Gmina	Głogów
3. Powiat	głogowski
4. Województwo	dolnośląskie

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

KŁADKA PIESZA NA PERONY KOLEJOWE

pl. Tysiąclecia 1

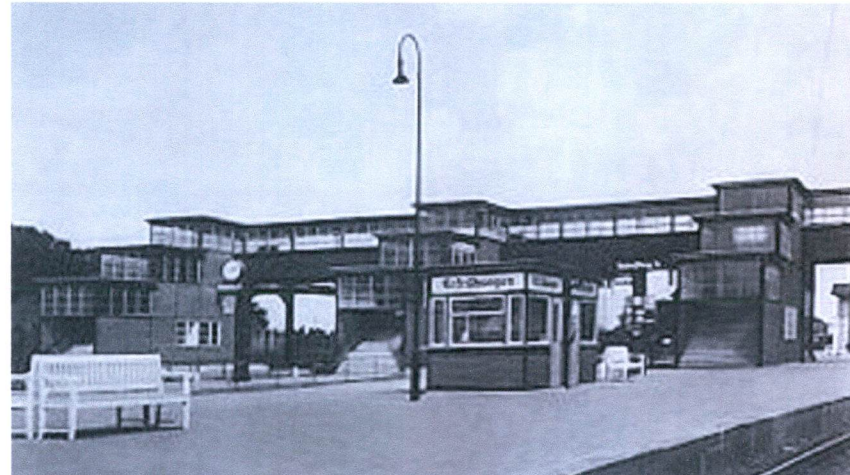
6. Zawartość załącznika

zdjęcia, archiwalia, orientacja

12.



13.



14.

